

DIE STORY VOM

Elefantenboy



1

„Uff!“ sprach der alte Häuptling der Indianer. „Wild ist der Westen. Schwer ist der Beruf!“ - - - Immer noch habe ich die Gesichter vor Augen, denen wir unsere Tanktasche zeigten, und die wir fragten, ob sie das gute Stück nicht bauen wollten. „Wieviele kommen in Frage? 10 000, 20 000? — Waaas, für Motorradfahrer? Neiiii! Danke! Auf Wiedersehen —!“ Es ist nicht gelogen, so ging's die letzten drei Jahre überall. Aber ich habe das nicht aufgegeben, bis ich eines Tages wieder einmal durch das Tal der Nagold fuhr. Werde ich nie vergessen, denn es hatte furchtbar geregnet und ich hatte Kerzenstecker-Gammel am linken Zylinder der „S“. Hier im Nagoldtal, in Rohrdorf, ist Ernst Harr zu Hause — der Mann, der mit so großem Enthusiasmus und handwerklichem Können für uns die Tourenkombi baut. (Siehe MOTORRAD Nr. 24/1959 „Wenn Leder — dann so.“) Für ihn ist das Motorrad nicht nur ein geschäftliches Rechenexempel.

Möönch, warum war uns dieser Mann nicht früher eingefallen?! —

Es kam genau, wie wir erwartet hatten: er kam aus seiner Gerberei heraus, schaute sich die Sachen einmal kritisch an und holte seinen Mitarbeiter — auch ein Mann, der eine BMW von einer Norton unterscheiden kann und der weiß, was man im Fahrwind eines Motorrads, in der Eigerwand oder auf dem Hochsitz an Klamotten braucht. Die Männer verstehen ihr Geschäft. Es wurde diskutiert und ohne viel Federlesens ein erstes Muster gemacht. Das war die Geburt des „Elefantenboys“, einer Tanktasche, wie wir uns eine solche seit Jahren gewünscht haben. Sie ist nicht einfach zu machen, denn — wie wir an den Bildern sehen — gibt es da einen Haufen „Gewußt-Wie“, und man muß schon mit Motorrädern vertraut sein.

Die Muster wurden nun gefahren. Und jeder-Gedanke durchprobiert, gerechnet, gemessen, wieder neu gemacht und wieder gefahren, und schließlich raufte man sich zu der Form zusammen, wie sie jetzt endgültig geworden ist und wie sie auf die meisten Motorradmodelle paßt.

Und — was bezeichnend ist (!) — da wurde nicht gefragt, wie kann man denn dieses oder jenes Teil billiger machen! Da wurde nur gefragt, was man wohl für Lederqualitäten usw. nimmt, damit die Tasche möglichst solide ist!

Wenn man das Werk vor sich hat, dann glaubt man zuerst an den Turmbau zu Babel (Bild 2). Aber dem ist gar nicht so (Bild 3, vollgepackt!). Auf den unteren Werkzeugteil (Bild 9, Nr. 1) wird der Gepäckteil (Bild 9, Nr. 3) aufgesetzt. Beide Teile hängen durch einen Rundum-Reißverschluß zusammen und können voneinander getrennt werden (Bild 10). Vatern kann also sein Wochenend-Gepäck bequem in der Wohnung zusammenpacken und den Rucksack dann in der Garage auf den Werkzeugteil der Tanktasche aufsetzen, der an der Maschine verblieben ist. Muß man unterwegs bauen, oder wird der Fotoapparat gebraucht, dann öffnet man den Werkzeugteil mit dem Reißverschluß (Bild 4) und klappt den Rucksack nach



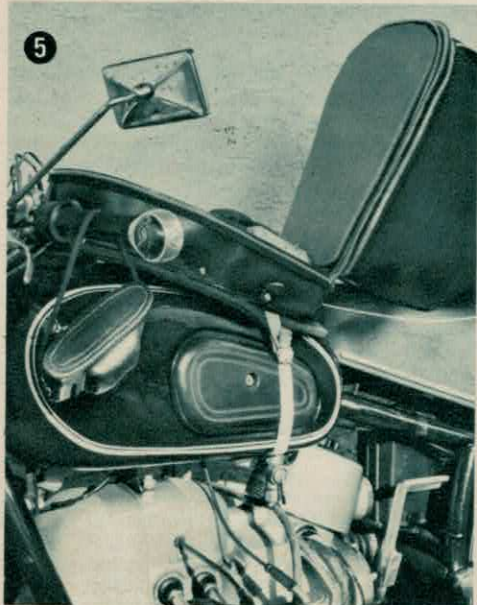
2



4



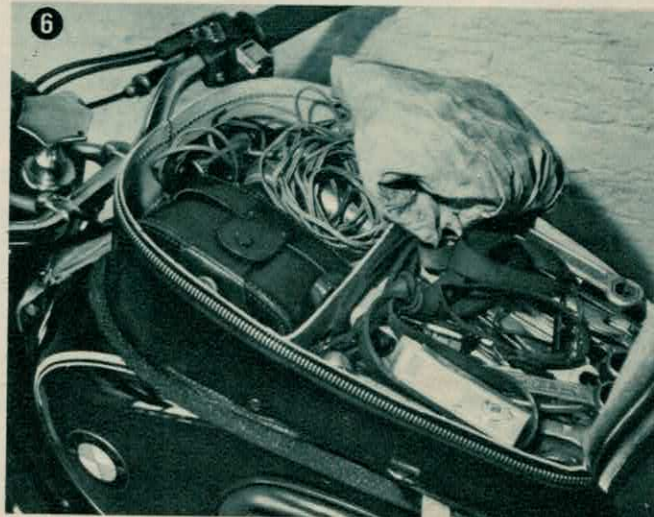
3



5

In der Tasche: Vorn ist Platz für Fotoapparat, Zubehör oder andere Dinge. Im hinteren Raum hat alles Werkzeug Platz, ohne daß man Schwierigkeiten bekommt. Hier kann man sogar kostbare Schlüssel hineinlegen — Schaumstoff oben und Schaumstoff unten hält alles fest, bewahrt den empfindlichen Fotoapparat vor Vibrationen (wenn man nicht gerade bautz-bautz im Gelände herumtobt) und das Werkzeug kollert nicht durcheinander. Ein Zwischenschott stabilisiert den Elefantenboy — es ist hartes Chromleder (!) — und hat besondere Öffnungen für längere Teile. (Also u. U. auch für ein leichtes Fotostativ.) Der Taschenboden hat etwas halbrunde Form für die feste und sichere Auflage auf dem Tank!

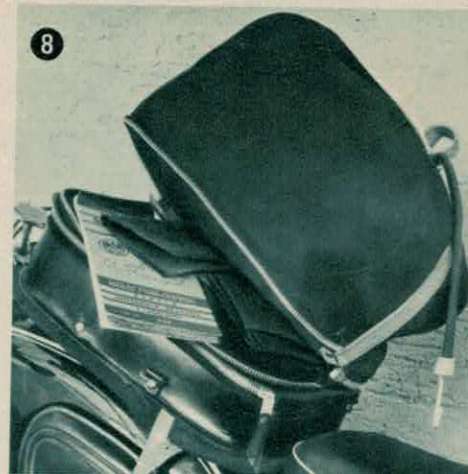
(Fotos: Klacks)



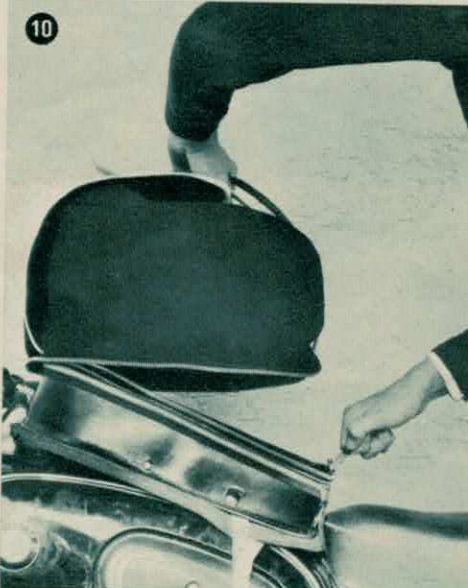
6



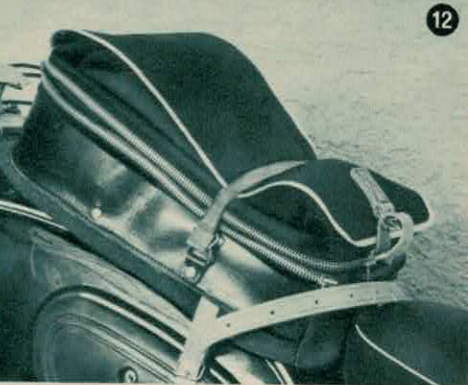
hinten (Bild 5). In dem unteren Teil haben wir hinten ein Werkzeugfach (Bild 6 und Bild 13), das groß genug für ein ganzes Arsenal ist. Lange Sachen wie z. B. Hammer, Montiereisen, Wasserpumpenzange o. ä. werden durch eingestanzte Öffnungen des Zwischenschotts gesteckt. Im vorderen Teil haben Fotoapparat, Kontroll-Lampe, Fotozubehör, Reserveschlauch usw. bequem Platz. Alles liegt auf Schaumstoff (!), auch der Deckel hat aufgeklebten Schaumstoffeinsatz, so daß sich nichts während der Fahrt bewegen kann und auch nichts so leicht zerschüttelt wird. (Meine Leica hat ca. 5000 km auf der Straße prima überstanden!) Man bringt unwahrscheinlich viel Zeug hinein und das Gefrett mit den immer viel zu engen Werkzeugblech-„Büchsen“ an den Maschinen ist ein für allemal vorbei. Hier hat alles seinen ordentlichen Platz. Dieser Werkzeugteil des Elefantenboys ist aus Vollrindleder, schwarz, das Schott ist aus ganz steifem Chromleder. Doppelt genäht, zusätzlich vernietet. Ein Tag Regenfahrt weichte das Leder wohl etwas ein, es kam aber nichts aus der Form, das Werkzeug verrutschte nicht, im Inneren blieb es sogar trocken.



Die Deckelklappe hat keinen Rundum-Verschluß. Der Reißverschluß ist von der Sorte „bärenstark“ und läuft leicht. Mit dem nassen Fausthandschuh kriegt man ihn auf, weil am Schieber ein langes Stück Zugleder angebracht ist (!). An den Wänden der unteren Ledertasche sind auf beiden Seiten Osen zum Einhaken von einem zusätzlichen Gummizug vorgesehen (Bild 2), der dem Rucksack darüber einen besonders festen Halt gibt und unter den man schließlich noch eine Regenhaut drunterklemmen kann, wenn der Rucksack voll ist. Da fliegt einem das Gelump' nicht bei harten Gespannkurven gegen die Arme oder bei einer mit einer Seitenstütze geparkten Solomaschine vom Dach runter! Das Zeug liegt bombenfest! —



Muß man unterwegs einmal auf die Landkarte sehen, braucht man seine Papiere an der Grenze oder bei einer Kontrolle, hat man an der Tankstelle seinen Geldbeutel zu zücken: kleiner Zug am oberen Reißverschluß (Bild 7 und Bild 8), der den Rucksack mit dem unteren Teil verbindet — schon öffnet sich da eine flache Tasche (Bild 9, Nr. 2), und man holt ohne Verrenkungen das Benötigte raus. Dazu braucht man nicht von der Maschine zu klettern! Keine Schnalle zu öffnen, keine Verrenkungen! — Den Rucksack kann man unterwegs an Gasthäusern, im Quartier, auf dem Zeltplatz usw. auch immer abnehmen, ohne daß man den ganzen Werkzeugkram mitschleppt (Bild 10). Das Einfädeln des Rundum-Reißverschlusses geschieht bei zurückgeklapptem Tankrucksack (Bild 11) und geht sehr leicht. Der Reißverschluß selbst ist von der gleichen starken Sorte wie der untere, der den Werkzeugteil verschließt. Dieser Werkzeugteil (Bild 17) hat auch einen Lederdeckel, der mit dem Segeltuchstoff des Rucksackes bezogen ist, um zusätzliche Wasserdichtheit zu erreichen. Die Kante des Werkzeugteiles am Reißverschluß (Bild 13) ist hochgezogen, um kein Wasser eindringen zu lassen, wenn man einmal in Schlagregen kommt.

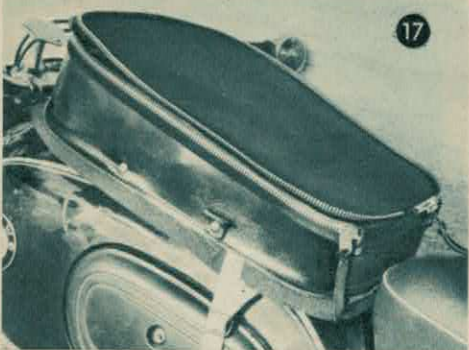


Der Rucksack! Ja, liebe Leut' — was meint ihr denn, wieviel man da rein bekommt! Weil man ihn nämlich der Länge nach voll aufklappen und bequem packen kann(!), weil man da nicht durch irgendeinen kleinen Schlitz stopfen muß (Bild 14)! — Bild 19 zeigt, was ich ohne Kunststücke und Krampf hineinbekommen habe! Man muß dann die eine Seite mit der Hüfte hochhalten (Bild 15), die andere herandrücken und den Verschluß zuziehen.

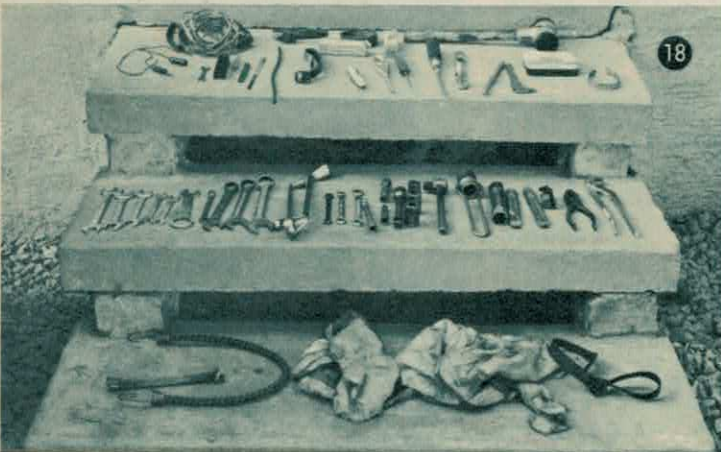




15



17



18



19

Der Rucksack ist aus innen gummiertem, vollständig wasserdichtem Segeltuchstoff, schwarz. Seine riesig lange Klappe hat noch eine Innentasche für die schnelle Mütze, der lange Schnallriemen wird beim Zusammenlegen in die flache Tasche (Bild 9, Nr. 2) zwischen Rucksack und Werkzeugteil geschoben (Bild 12). Man kann den Rucksack ziemlich flach zusammenlegen, wenn man zwar ohne Gepäck fahren will, aber eine Unterbringungsmöglichkeit für irgendwelche Gegenstände nicht vermissen möchte.

Ernst Harr hat eine Gerberei und ist ein lederverarbeitendes Unternehmen. Deswegen muß er natürlich seine Riemen zum Aufschnallen der Tasche nehmen. Aber er geizt hier nicht — die sind unerhört zäh, ausreichend lang und haben genug Löcher. Der hintere Riemen ist im Taschenboden durch eine doppelt eingenähte, vernietete und über die ganze Breite geführte Lasche (Bild 16) gezogen. Diese Lasche ist so breit gehalten(!), daß da u. U. auch ein Gummischnall-Riemen Platz hat. Der vordere Riemen ist ebenfalls am Taschenboden vernietet und ausreichend stark. An diesem Riemen kann man die Tasche tragen oder aber für längere Tragezeiten bequem über die Schulter hängen (Bild 21).

In den „Elefantenboy“ kriegt man bequem Wochenend-Utensilien für zwei Personen hinein — sogar die „Zivil“-Hose hatte für den Sommerabend noch Platz. Man kann aber unter die lange Klappe noch Regenzeug schnallen, kann an die Ösen noch viel befestigen, ohne daß man irgendwie im Fahren behindert wird. Der Tank ist nun einmal der schönste Platz für Gepäck.

Es gab allerhand Probleme. Zum Beispiel das blöde Getutze der Hupe beim Lenkereinschlag, wenn man einmal mit weit eingeschlagenem Lenker rangieren muß. Mich brachte ein BMW-Fahrer aus Lübeck mit seiner Bastelei darauf, wie man das verhindern kann (Bild 20, Pfeil). Man biegt sich aus Stahlblech eine Fingerschale und schraubt diese unter den Hupenknopf. Ganz Feine lassen sich das verchromen.

Natürlich liegt der Elefantenboy mit auf dem Tankverschluß, hier eine „Norm-Bohrung“ zu finden, ist nicht möglich. Bei den englischen Maschinen liegen Tankverschlüsse manchmal seitlich, bei unseren sind die Durchmesser verschieden (bei den Puchs gibt es sogar zwei Verschlüsse nebeneinander), auch darf man die Belüftung des Tankverschlusses nicht abschließen(!). Mich störte es wirklich nicht — der BMW-Verschluß ist ja nicht

Auf den Treppenstufen liegt das Werkzeug, das im unteren Teil Platz hatte. So viel braucht man natürlich nicht — aber wir haben es einmal zum Spaß hineingelegt. Darunter unser „Wochenend“-Gepäck im Rucksack: 1 Popeline-Sommerhose, Unterzeug (umfangreich für kalte Jahreszeit!), Wechselhemd, 1 Paar Halbschuhe, 2 Paar Strümpfe, Schuhputzzeug, Wasch- und Rasierzeug, Schlafanzug, Pullover, Taschentücher, Reservehandschuhe, Reserve-Brille, Schal, Mütze, Filme, Reise-wecker, Krimi, Plaid. Alles ohne Quälerei eingepackt! (Das Zeug ist alles im Rucksack auf den Bildern 2–11.)



Länge ca. 38 cm
vord. Breite ca. 25 cm
hint. Breite ca. 19 cm

16

extrem hoch, und der Elefantenboy rutscht auf der Schaumstoff-Unterlage, er lag bombastisch. Und das ist extrem wichtig! Wer aber hier Besonderheit will — bitte schön, der hat es ihm, man muß nur den Durchmesser des Tankverschluß-Deckels hinschreiben. Auch einer die Tasche unten breiter haben möchte, er das als „Extra“ kriegen. Wir mußten das als „Norm“-Maß einhalten, weil es in eine Menge Jungens gibt, deren Maschinen schmale Tanks mit engem Knieschluß haben, zum sicheren Fahren besser ist, und was die Maße haben muß, die wenigstens den Hersteller bei uns gefahrenen Maschinenmarken-typen berücksichtigen und trotzdem noch bieten!

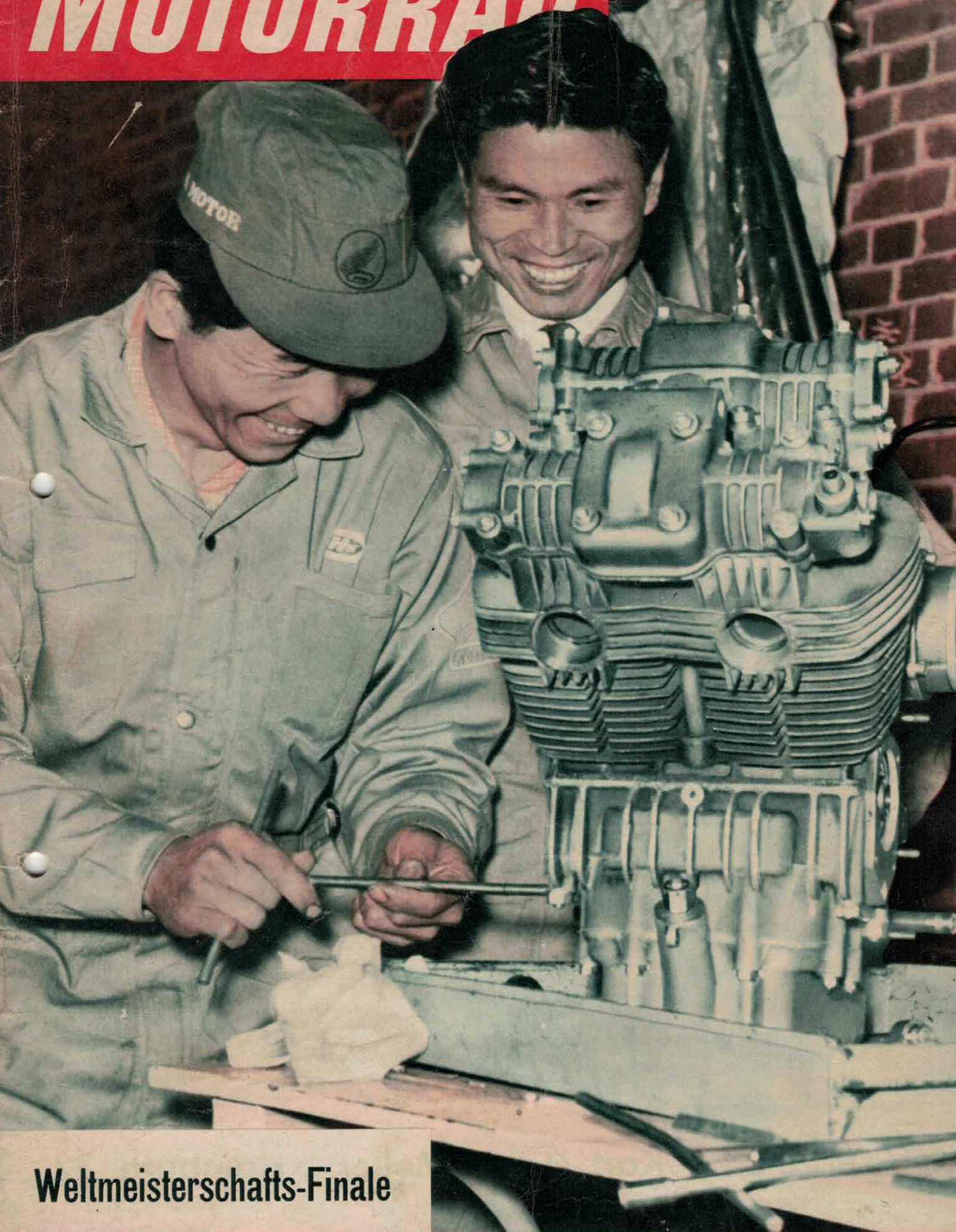
Uff! Es war ein langer Weg bis hier. Vor ein paar Jahren entstanden die ersten Skizzen, dann mal etwas ganz privat gebastelt und dann die Suche gegangen. Schließlich blieb es bei der Ecke liegen. Jetzt sind wir froh, daß der tigger Handwerksbetrieb der alten Schule die Sache angenommen hat. Denn ohne die Schule ist das auch nicht zu machen. Tja, nun raten Sie mal, wer in vielen, vielen Metern den Elefantenboy buchstäblich „erhalten“ hat! —



20

Alleinhersteller: Ernst Harr, Gerberei und Lederfabrik, 7271 Rohrdorf bei Nagold. Preis ca. 10,-





Weltmeisterschafts-Finale

Nummer

22

E 4972 D

14. JAHRGANG 27. Oktober 1962

PREIS DM 1.—

Schweiz Fr. 1.25

Österreich S. 7.50

Schweden Skr. 1.50

inkl. oms.

Elefantenboy-Story

Schneller englischer Zweitakter

Sechstage-Spli

Pfälzer Grenz